

En dépit de nos efforts, nous n'avons pas réussi à faire entendre raison à la Direction. Contre l'avis largement majoritaire du personnel, et malgré l'absence de justification sérieuse, la Direction s'entête à imposer ce déménagement aux 1000 salariés du site de Clamart.

Initiative coûteuse, absurde sur le plan urbanistique et environnemental, sans fondements convaincants sur le plan scientifique, et qui va dégrader les conditions de vie et de travail pour les salariés concernés.

Les négociations statutaires ont commencé depuis quelques mois et vont maintenant entrer dans une phase cruciale : quels dédommagements pour les salariés qui subiront, contraints et forcés, ce déménagement ?

Lors de l'annonce du projet Saclay la Direction de l'époque avait déclaré que : « *La maison saura se montrer généreuse* » dans ces contreparties. Les promesses seront-elles tenues ou une fois-de plus « *n'auront-elles engagé que ceux qui les croient* » comme le veut l'adage qui semble le mieux illustrer le cynisme à l'œuvre en matière de politique et de dialogue social dans la période que nous vivons ?

Le détail des propositions d'accompagnement social du déménagement faites par la Direction à cette étape vous sera fourni par mail, en accompagnement de la version électronique de ce bulletin (Document intitulé « Protocole d'accord ») ; il vous permettra d'en juger par vous-même ...

A l'heure où nous écrivons, nous ne connaissons pas l'enveloppe prévue par la Direction pour ces mesures d'accompagnement. Nous soumettons ici à la discussion quelques principes qui nous paraissent importants à défendre dans les négociations, en particulier de transparence et d'équité entre les agents qui déménageront et ceux qui ne le feront pas.

« AIL » serez-vous dans le bon k ?

Le transfert du site de Clamart à Saclay devrait ouvrir droit pour certains agents à « L'Article 30 » du statut, qui a son tour ouvre droit à l'attribution d'une *Aide Individualisé au Logement* (AIL).

Les critères d'attribution

La Direction propose d'ouvrir le droit à « l'Article 30 » à tout agent qui déménage pour habiter à l'intérieur de la « zone d'habitat » associée au nouveau site de Saclay.

Cette zone est définie comme l'ensemble des communes situées à moins d'une heure en transport

en commun du nouveau site, ou à moins de 35 mn en véhicule personnel.

Evidemment, la manière avec laquelle ces temps de trajet sont estimés est déterminante. Nous revenons sur ce point dans la suite.

Vous trouverez la zone proposée par la Direction sur ces bases en annexe.

Ce système de *zone d'habitat* ne nous paraît pas le bon pour décider des aides au déménagement et au logement.

Le fait que cette zone soit constituée de *communes* n'est pas pertinent. Il est évident que bien que situés dans la même commune, deux lieux peuvent avoir des temps de trajets très différents jusqu'à un troisième. De nombreux agents travaillant aujourd'hui à Clamart y résident déjà et, d'un côté, l'agrandir pénaliserait des agents actuellement à la R&D qui n'y habitent pas, tandis que de l'autre, la réduire pénaliserait des agents mutant vers la R&D dans le futur.

Dans sa grande largesse, et se disant consciente de l'imperfection du système, la Direction propose de faire également bénéficier de « l'Article 30 », *les agents qui tout en logeant dans la zone d'habitat se trouvent à plus de 60mn en transport en commun de Saclay et déménagerait pour réduire ce temps de transport à moins de 60mn.*

Notons qu'il s'agit là de rétablir simplement une égalité de traitement évidente : du point de vue de leur temps de transport, ces agents sont en effet exactement dans la même situation que ceux ne se trouvant pas dans la zone d'habitat.

Enfin, tout salarié en situation de handicap qui choisit de déménager pour réduire son temps de transport serait aussi bénéficiaire de « l'Article 30 ». Une mesure de bon sens, compte tenu des difficultés particulières imposées à ces collègues du fait du transfert du site de Clamart à Saclay.

De toute les façons, et c'est là son inconvénient majeur, le système de zone d'habitat présente un *effet de seuil* évident : si vous habitez à 59 minutes en transport en commun, ou à 36 minutes en voitures du nouveau site, vous ne bénéficiez d'aucune aide pour vous rapprocher (hors situation de handicap)

Pour nous, l'employeur devrait subventionner tout déménagement proportionnellement à la réduction du temps de trajet et/ou des émissions de CO₂ associées au trajet. Et un déménagement conduisant un salarié à passer d'un moyen de transport individuel polluant à un moyen de transport individuel non polluant ou collectif devrait être particulièrement encouragé.

Cette zone d'habitat fournie a été présentée pour avis au CE de mai, et adoptée, cet avis étant nécessaire pour ouvrir le droit à l'AIL aux agents qui souhaiteraient déménager rapidement pour se rapprocher de Saclay. **Pour notre part, nous n'avons pas pris part au vote**, de manière à exprimer notre désaccord sur le fond pour les raisons évoquées ci-dessus, sans pour autant vouloir retarder le processus d'attribution des AIL pour les collègues souhaitant déménager rapidement.

Le montant de l'AIL

Selon les textes en vigueur (cf. note H-B03-2008-00969-FR Version 8.0 : « Politique managériale d'aide au logement à EDF R&D »), le montant mensuel de référence actuel de l'AIL dans le cadre de la politique R&D repose sur la formule suivante :

$$AIL = k * R * h * f$$

- **R** : rémunération mensuelle brute à temps plein à la date du déménagement. (Pour info la rémunération mensuelle brute moyenne à temps plein à la R&D s'établissait en 2012 à 5934 € dans le collège cadre, 3450€ dans le collège maîtrise, et 2 554 €, dans le collège exécution)
- **h** : coefficient du lieu d'habitation calculé en fonction du prix de l'immobilier dans la zone d'habitat. Il est évalué à 1.14 pour Saclay;
- **f** : coefficient composition familiale, qui varie de 0.56 en l'absence d'enfants, jusqu'à 1.18 pour 5 enfants ;
- **k** il s'agit d'un coefficient, à *discrétion du management*, dans la fourchette 10%-40%. Actuellement, selon la Direction, k=0.3 en moyenne sur l'ensemble de la R&D.

C'est donc le management qui estime le montant de l'AIL attribuée à un agent, sur la base d'une proposition de fourchette faite par le pôle GCT de Clamart. D'après les textes « *Si le montant envisagé par le management dépasse de plus de 20% la valeur communiquée par le Pôle GCT de Clamart ou est supérieur ou égal à 1100 €, le Département sollicite l'accord de la directrice des Ressources Humaines* »

Ce montant est versé à taux plein pendant 5 ans, puis décroît de 20% par an les 4 années suivantes, et est fixé à 10% de sa valeur la 10^{ème} année à la fin de laquelle il s'annule.

A titre d'illustration, en l'état actuel des textes, une AIL au « plafond » de 1100 €/mois représente environ 80 000 € sur 10 ans.

A noter que dans tous les cas, l'AIL est plafonné à 80% du loyer mensuel (ou de la valeur locative) du nouveau logement.

Notre position :

- Il n'est pas normal que l'allocation soit d'autant plus importante que le salaire est élevé. Ce n'est pas parce qu'on gagne plus qu'on a besoin d'un logement plus grand ou de meilleure qualité. C'est même au contraire une aide d'autant plus importante que le salaire est bas qui serait plus logique. A minima nous demandons le même coefficient « **R** » pour tous ;
- Les coefficients « **h** » et « **f** » sont objectifs et paraissent adaptés, modulo une remise à plat de leur évaluation ;
Le coefficient *k* est la variable d'ajustement qui sert de « référence pour les décideurs », selon les textes. Autrement dit, il est à la discrétion de votre manager N+2. Nous nous opposons à cette pratique, inégalitaire et source de disparités « à la tête du client ». Nous revendiquons un coefficient « *k* » objectif et transparent fondé sur :
 - o Le temps de transport effectivement évité et/ou les émissions de CO₂ effectivement réduites par le déménagement (en prenant en compte la situation éventuelle du conjoint) ;
 - o Le coût effectivement supporté par le déménagement. En particulier, un agent qui revend un bien pour en acheter un nouveau n'est pas dans la même situation qu'un agent primo-accédant...

Les dernières propositions de la Direction

Dans ces derniers documents la Direction semble proposer de fixer *k* à 0.3 pour tous pour les AIL attribuées dans le cadre du déménagement du site de Clamart à Saclay. S'il s'agit bien d'éviter toute différence de traitement injustifiable, cela nous paraît une bonne chose, sachant que comme noté ci-dessus, nous considérons que le montant devrait être également indépendant du salaire, ou alors calculé de manière à favoriser les bas salaires.

Dans le même temps, si la Direction semble reconnaître la pertinence d'une modulation de l'AIL en fonction de la réduction effective du temps de transport ... elle en a profité pour revoir son montant à la baisse, en introduisant un nouveau coefficient dans la formule, baptisé « Coef_Saclay ». L'AIL serait donc calculée comme ci-dessous :

$$AIL = k * R * h * f * \text{Coef_Saclay}$$

Avec $\text{Coef_Saclay} = 1, 2/3, \text{ ou } 1/3$ selon que le nouveau logement permet une réduction du temps de transport en commun supérieure à 30 mn, comprise entre 15 et 30 mn, ou inférieure à 15 mn, respectivement.

Cette revue à la baisse d'un droit n'est pas acceptable.

Avec l'introduction de ce coefficient, la Direction cherche à diminuer l'AIL sans pour autant dédommager équitablement :

1. Les agents qui déménageront pour se rapprocher tout en n'ayant pas droit à « l'Article 30 » i.e. qui habitent à moins d'une heure en transport en commun du nouveau site. A ceux-ci, la Direction propose d'attribuer uniquement une prise en charge des frais déménagement et une prime d'un mois de salaire.
2. **Les agents qui ne déménageront pas et qui sont très largement majoritaires ...**

Pour l'équité entre les différentes catégories de salariés

Pour l'équité entre ceux qui pourront accéder à la propriété et ceux qui ne le pourront pas

Parmi les collègues susceptibles de déménager, tous ne sont pas dans la même situation vis à vis de l'accession à la propriété (capacités d'emprunt, apport personnel ...). En particulier les collègues des collèges exécution et maîtrise auront a priori moins de faciliter que les cadres pour acheter un logement. Pour ces personnes, la Direction prévoit pour le moment de « *se rapprocher de CILGERE pour favoriser l'investissement de cet organisme dans des parcs de logement social à proximité du site de Saclay et elle appuiera, auprès de CIGERE, les dossiers de demande d'accès à des logements du 1% social pour les salariés concernés* ».

Environ 70 logements sociaux ont été à cette étape réservés par CILGERE.

Nous considérons que ces propositions ne sont pas suffisantes.

Pour l'équité entre ceux qui déménageront et ceux qui ne le feront pas.

On sait que de multiples contraintes empêcheront de nombreux agents de déménager (travail du conjoint, garde/scolarité des enfants ...). Les enquêtes menées à la demande du CE et du CHSCT ont confirmé cette appréciation, le nombre de personnes s'étant déclarées prêtes à déménager s'établissant à environ 15% de l'effectif, soit 150 personnes. Sur la base des critères officiels d'attribution, et en

examinant des situations comparables dans d'autres entreprises, la Direction table sur environ une centaine de personnes déménageant effectivement. En étendant ces critères, on peut imaginer arriver à 200 personnes qui déménageraient.

Comme indiqué plus haut, en prenant comme montant égal pour tous le plafond actuel de 1,100 €/mois, et sans appliquer le « Coef_Saclay » on arrive à environ 80 000 € par ayant droit sur les dix années, soit de l'ordre de 16 M€ de coût pour AIL, pour environ 200 personnes exerçant ce droit.

Sans le dire officiellement, la Direction nous a laissé entendre qu'elle disposerait d'une enveloppe unique de l'ordre de 20 M€ pour la *totalité* du financement des mesures d'accompagnement du déménagement, y compris les AIL.

Et évidemment, elle n'envisage de « rétablir l'équité » qu'en diminuant l'AIL, comme avec le fameux « coef_Saclay » introduit ci-dessus.

Il existe pourtant une autre solution : distinguer les enveloppes attribuées à l'indemnisation des différentes catégories de salariés, et mettre des moyens supplémentaires pour indemniser ceux qui ne pourront déménager. C'est ce que nous revendiquons :

Notre position :

- Nous réclamons des enveloppes distinctes pour indemniser les différentes catégories de salariés, sans revue à la baisse des droits statutaires.
- En particulier, l'enveloppe allouée à l'AIL et celle allouée au dédommagement des agents qui ne la toucheront pas, doivent être distinctes.
- Les contreparties attribuées aux agents ne déménageant pas doivent compenser :
 - o Les frais induits par l'allongement de la durée de trajet domicile-travail (frais de transport proprement dits, mais aussi, par exemple, frais de garde d'enfant supplémentaires, ...)
 - o Le temps de « vie hors travail » perdu en raison de l'allongement du temps de transport domicile-travail.

Une indemnisation de ce type est prévue par la Direction pour les agents qui verront leur temps de trajet augmenter et qui ne déménageront pas. Elle repose sur :

- Une indemnisation de l'allongement du temps de trajet journalier égale à : $\Delta_{TT} * s * p$
où :
 - o Δ_{TT} est le delta des temps de trajet journalier entre le domicile actuel et le site de Clamart d'une part et entre le domicile actuel et le site de Saclay d'autre part, ces temps étant supposés estimés de manière objective, Δ_{TT} étant borné à 60mn ;

- $p = 3$ ans à 230 jours pour un salarié à temps plein ;
- s correspond au salaire au NR 100 échelon 4 (soit environ 2000 €/mois, i.e. 15 €/heure à 35 heures/semaine, alors que la rémunération mensuelle moyenne des cadres de la R&D est trois fois plus élevée à environ 6000 €/mois brut)
- Une indemnisation des frais de transports se limitant à :
 - la prise en charge du « pass navigo » pendant 3 ans, en cas d'usage des transports en communs pour se rendre à Saclay
 - la valorisation des kilomètres supplémentaires parcourus sur 3 ans, plafonnée à 0.359 €/km, en cas d'usage d'un véhicule individuels pour se rendre à Saclay.

Sur la base de ces propositions on obtiendrait une indemnisation *maximale* de l'allongement du temps de transport et des frais associés de l'ordre de 10 000 € pour un agent se rendant à Saclay en transport en commun ou en véhicule individuel. La moyenne de l'indemnité pouvant être estimée à 6 000 € pour un agent se rendant à Saclay en transport en commun contre 7 000 € en véhicule individuel.

A comparer au plafond de 80 000 € attribué au titre de l'AIL à un agent qui déménagerait ...

En prenant $p = 5ans^1$ et $s = 45€$ dans la formule ci-dessus et en se basant sur les allongements de temps de trajets présentés par la Direction dans sa note « Projet Saclay sur les transports » (note H-R40-2009-00105-FR) on arrive à une enveloppe approximative de dédommagement des 600 agents dont le temps de trajet augmente et qui ne déménageront de 17 m€, soit sensiblement du même ordre que celle consacrée à l'AIL².

Sous ces conditions, l'indemnisation *maximale* d'un agent ne déménageant pas et se rendant à Saclay en transport en commun serait de l'ordre de 50 000 € (pour un allongement du temps de trajet simple ≥ 30 mn) et 30 000 € en moyenne. Le rapport avec l'AIL nous paraîtrait alors plus équitable, si on considère normal que l'employeur incite les salariés à se rapprocher de leur lieu de travail dans le but de réduire leur temps de trajet et les émissions de CO₂ associées.

¹ Compte tenu de l'horizon de l'amélioration de desserte du plateau par les transports en commun, et du fait qu'une forte proportion d'agents subissant le déménagement sera encore sur le nouveau site dans 5 ans.

² 600 = 1000 – 200 qui habitent aujourd'hui plus près de Saclay que de Clamart – 200 qui déménagent.

La Direction a décidé contre l'avis majoritaire des salariés et celui de la majorité de leurs représentants syndicaux d'imposer ce déménagement. Son coût officiel, non démenti, serait de l'ordre de 500 M€. Mis en face de cette somme, qui représente plus d'un an de budget de la R&D, il nous semble que 35 M€ de dédommagement de l'allongement du temps de trajet vers le nouveau site, AIL comprise, est une demande légitime.

Notre position :

- Séparation de l'enveloppe attribuée à l'AIL de celle attribuée à l'indemnisation de l'allongement du temps de trajet et de l'augmentation des frais de transport.
- Indemnisation de l'allongement du temps de trajet sur 5 ans et sur la base d'un salaire égale au salaire horaire moyen des cadres de la R&D, soit environ 45€/heure.

Et si l'AIL n'était pas la bonne revendication ?

On le voit, l'AIL, ainsi d'ailleurs que les autres aides au logement comme l'accession au 1% social, risquent de déséquilibrer la répartition des compensations entre différentes catégories de salariés, essentiellement entre ceux qui pourront déménager et ceux qui ne le pourront pas, ces derniers étant largement majoritaires.

C'est pourquoi une position plus claire que nous mettons au débat consisterait à ne pas revendiquer l'application de l'Article 30, et donc le paiement d'AIL, mais l'indemnisation de tous les agents proportionnellement à l'allongement de leur temps de trajets (financièrement ou en jours de disponibilité ...)

Avec la même base de calcul que ci-dessus, conduisant à une indemnisation sur 5 ans de 50 000 € pour les agents le plus pénalisés et une moyenne de 30 000 € par agent, l'enveloppe globale d'indemnisation du temps de trajet et des frais supplémentaires de transports associés serait de l'ordre de 25 M€.

Il nous semble que défendue collectivement une telle revendication d'indemnisation « équitable » aurait du poids ...

Le problème crucial du calcul de l'augmentation du temps de trajet

Premier problème, la définition de la « zone d'habitat » elle-même : selon les textes, une commune s'y trouve si le temps de transport par trajet simple pour se rendre au lieu de travail est inférieur à 30mn en véhicule individuel ou inférieur à 60mn en transport en commun.

L'estimation de ces temps de transport est bien sûr sujette à caution : elle est à la main de la Direction,

qui dit s'appuyer sur des sites du type *syta*, *mappy*, *ratp* ...

De nombreux témoignages nous indiquent que les temps fournis par ces sites seraient sensiblement sous-estimés. A noter que dans sa grande largesse, la Direction a proposé d'ajouter dans la zone les communes qui, selon elle, se trouvent à moins de 35 mn de transport en véhicule individuel.

Dans tous les cas, l'estimation de l'allongement du temps de trajet revêt une importance capitale.

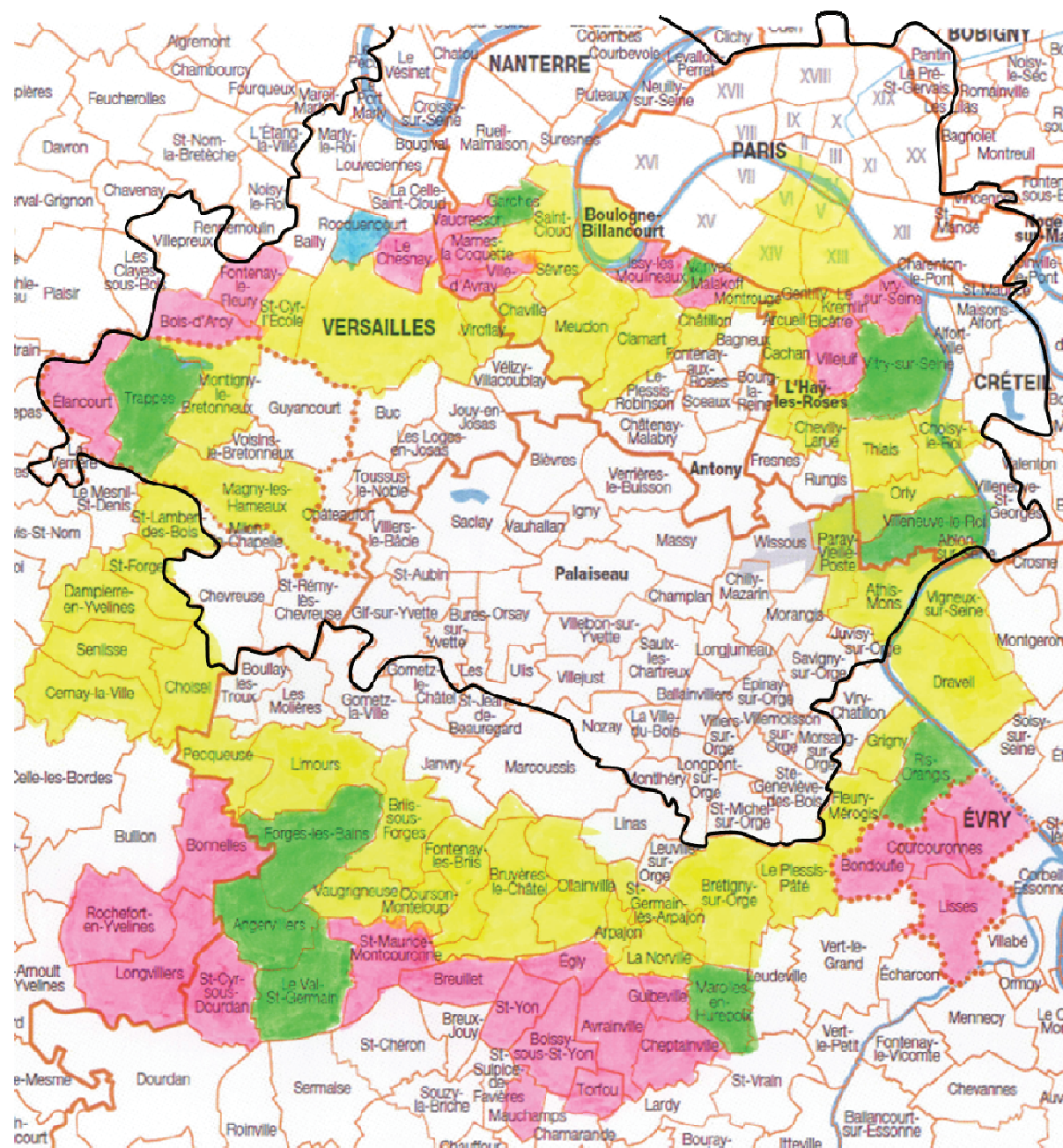
Jusqu'à récemment, la Direction prévoyait que celui-ci soit déclaré par l'agent, sur la base d'un « Questionnaire à remplir par le salarié indiquant : le mode de transport ancien et nouveau et les temps de trajet associés avant et après transfert. »

Le calcul aurait été validé par le management et la filière RH, en s'appuyant sur des temps établis par une « Commission des Transports » sur des tronçons de références (par exemple : « Porte d'Orléans – nouveau site par A6 et A10 ») ainsi que sur les données fournies par les sites *syta.fr*, *ratp.fr*, *viamichelin.fr* et *mappy.fr*, dont la Direction s'est déjà servi pour lors de son étude citée plus haut. Rappelons que sur la base de ces critères, la Direction concluait dans cette étude à un allongement moyen par trajet simple d'environ 25 mn en transport en commun et d'un peu moins de 13 mn en voiture (sur la base du domicile actuel de chaque agent).

Nous contestons ces temps avancés par la Direction. Nous revendiquons une méthode transparente et fiable du calcul de l'allongement du temps de transport. En particulier il nous paraît évident qu'il faille distinguer l'aller du retour, les deux étant estimés aux horaires de références choisis par l'agent. Il semble établi par exemple que le temps de retour de Saclay vers Paris en voiture le soir est sensiblement plus long que le temps d'aller le matin. Nous contestons également la borne max de 60mn/jour imposée à cet allongement, alors que d'après l'étude de la Direction citée ci-dessus, cette borne serait dépassée par environ 250 personnes.

Lors de la dernière séance de négociations, la Direction a déclaré souhaiter revenir sur ce mode d'estimation « déclaratif » pour se baser sur une méthode selon elle plus réaliste, non précisée. Dans tous les cas, la plus grande vigilance sera nécessaire sur ce point crucial pour l'estimation des indemnités d'augmentation des temps de trajet et des frais de transport.

Proposition de carte pour la zone d'habitat Saclay



Légende

En jaune : communes répondant aux critères initiaux (trajet simple en véhicule individuel

$\leq 30'$ ou trajet simple en transports en commun $\leq 60'$)

En rose : communes ajoutées lors du passage à $35'$ du critère de la durée du trajet en véhicule individuel

En vert : communes de liaison ajoutées pour éviter une zone « discontinue »

En bleu : Commune de Rocquencourt ajoutée car la durée du trajet est devenue $\leq 35'$ avec le bouclage de l'A86

En trait noir : zone d'habitat de Clamart

Toutes les communes laissées en blanc à l'intérieur de la zone colorée font partie de la zone d'habitat Saclay